

le CACTUS

n° 07
Avril 2015

du Conseil d'Administration

Journal des administrateurs salariés CGT



Service public ferroviaire, agir fort et ensemble !



© Pierrette Lalys

Véronique Martin

En janvier 2015, nous écrivions « il va falloir beaucoup d'envie, de motivation pour aimer le train ». Au-delà de l'aimer, les usagers vont devoir être convaincus pour prendre le train, la tendance de la direction étant le transfert sur route pour les relations jugées insuffisamment rentables. Cela sans attendre la fin du débat parlementaire sur le projet de loi pour « la croissance, l'activité et l'égalité des chances » dite loi MACRON. Projet qui consacre entre autres l'ouverture à la concurrence du transport par autocar et celle des TER en 2019.

Une aubaine pour l'entreprise dont les résultats financiers sont en partie dus au développement de KEOLIS et qui a créé en 2011 la filiale ID BUS !

2015, une année charnière pour l'avenir du ferroviaire dans notre pays que ce soit en matière de transport de marchandises ou de voyageurs. La principale des problématiques reste celle du financement des infrastructures (maintenance et développement) que du système en lui-même (gestion de la dette). Nous ne cesserons de le répéter mais la réforme ferroviaire qui se met en œuvre occulte complètement cette dimension essentielle pour un développement du service public ferroviaire soucieux de l'aménagement du territoire et de la réponse aux besoins des populations. Le refus de l'Etat d'aborder ce sujet dans le cadre de la loi, légitime les orientations prises par la direction SNCF. Direction qui bien souvent devance l'appel dans les propositions qu'elle fait aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT), Etat ou Régions. C'est ainsi que dans le cadre de la convention qui la lie avec l'Etat sur l'exploitation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), elle a décidé, pour compenser le manque de financement (15M€), de revoir à la baisse le niveau de desserte sur certaines relations ainsi que le transfert sur route de quelques liaisons à l'horizon septembre 2015 et d'augmenter la productivité du matériel et des roulements. Alors même que les travaux de la mission Duron qui se penche sur l'avenir des TET et leur articulation avec les autres services de transports ferroviaires (TER/TGV) ne sont pas encore rendus. Nous ne contestons pas la nécessité de coordonner les différentes offres de transports. L'objectif doit être l'amélioration et le développement du service public. Et non répondre à un cadre financier contraint par des choix politiques libéraux. La CGT continuera à alerter les cheminots, les usagers, les élus politiques sur les conséquences dramatiques des orientations prises tant par l'Etat que par les dirigeants de la SNCF. En 2015, ensemble développons les initiatives revendicatives pour faire progresser le service public ferroviaire !

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



LIGNE À GRANDE VITESSE

Sud Europe Atlantique, le miroir aux alouettes !



Le prolongement de la LGV Paris Tours jusqu'à Bordeaux devrait entrer en service le 31 juillet 2017. 302 km de lignes supplémentaires, Bordeaux à 2h (sans arrêts intermédiaires) de Paris. Un dossier qui n'aurait dû recueillir que des avis favorables. Mais c'était mésestimer le poids de choix antérieurs désastreux.

Chronique d'une catastrophe financière annoncée !

Le financement de cette nouvelle infrastructure a été monté dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (PPP). Un contrat de concession d'une durée de 50 ans a été conclu entre RFF et LISEA (Vinci, Caisse des dépôts, Axa et Sojas) pour le financement, la conception/construction, la maintenance et l'exploitation de la LGV. Il s'agit du plus important PPP de France. Les PPP sont une nouvelle forme de privatisation car ils accordent la gestion du bien construit durant plusieurs décennies en échange d'un loyer payé par le partenaire public. Alors que 71% des financements sont publics (Etat, RFF et collectivités locales), LISEA est assuré d'une rente annuelle de plusieurs centaines de millions de € pendant toute la durée de la concession. Le taux de rentabilité estimé à la conclusion du contrat de concession était de 15%. Un tel montage était justifié par ses défenseurs, à l'époque, par une volonté du gouvernement de lancer plusieurs gros chantiers en même temps sans avoir la capacité d'en assurer le financement. Un

rapport de la commission des lois du Sénat de juillet 2014 qualifie les contrats de partenariats de : « bombes à retardement » souvent ignorées par des arbitrages budgétaires de court terme.

Le PPP LGV SEA en est l'exemple type. Aujourd'hui, alors que les coûts de construction ont explosé de + de 46% par rapport aux estimations de RFF, LISEA entend bien faire respecter le contrat de concession, les engagements en matière de rentabilité ainsi que le niveau des péages facturés et leur évolution inscrits dans le contrat.

Ajoutons à cette situation catastrophique pour les finances publiques, les conséquences de la convention de desserte signée entre RFF et les collectivités locales. Convention qui acte un certain nombre de dessertes entre Tours et Bordeaux en échange de financement de la part des collectivités. 1280M€ (soit 19,7% du coût total) sont en jeu. Convention qui a été discutée et négociée en dehors de la SNCF ! Pour résumer la situation, nous allons avoir une LGV toute neuve construite par un consortium privé qui n'a qu'un seul objectif faire fructifier son investissement. Des collectivités territoriales qui ont engagé des moyens financiers en contrepartie d'une augmentation et amélioration des dessertes de leurs villes. Une entreprise SNCF qui ne conçoit l'activité ferroviaire que sous l'angle de la rentabilité. Un gouvernement qui se retranche derrière des choix politiques antérieurs pour brandir le risque d'activation de sa garantie financière si les résultats ne sont pas au rendez-vous.

Une équation difficile à résoudre.

Les débats lors du Conseil d'Administration ont révélé le caractère schizophrénique de ce dossier. Alors que l'enjeu de ce dossier aurait dû être de définir le niveau de service nécessaire pour répondre aux besoins des populations des territoires traversés, toute la discussion a tourné autour de « quel niveau de dessertes pour minimiser les pertes ? ».

En effet, même sans augmenter le nombre de trains qui circulent actuellement entre Tours et Bordeaux, la SNCF, maintenant SNCF Mobilités, perd de l'argent. Le déficit minimal est estimé à 150 M€ annuel. Plus le nombre de trains augmente, plus le déficit d'exploitation grandit.

Face à ce scénario, ce sont maintenant aux collectivités locales d'exprimer leur mécontentement. Quoi de plus normal alors qu'elles se sont engagées à financer la construction de la LGV contre une promesse de desserte.

Certaines ont d'ores et déjà annoncé qu'elles gelaient leur contribution dans l'attente d'une meilleure visibilité sur le nombre d'arrêt dans leur gare.

La SNCF a donc nommé en accord avec le gouvernement un médiateur (Jean AUROUX) chargé de trouver un point d'équilibre entre les demandes des uns et les possibilités des autres dans un délai contraint puisque le plan de transport doit être arrêté d'ici la fin de l'été. Quelle que soit la décision finale, les grands perdants dans cette affaire sont le service

public, les usagers et les agents. Car il y a une certitude, l'entreprise ne restera pas les deux pieds dans le même sabot face au déficit d'exploitation et ce quel qu'en soit le niveau.

Les leviers sont bien connus : prix pour les usagers avec toutes les limites que cela peut avoir et productivité des organisations du travail pour les cheminot(e)s.

Un révélateur de désengagement de l'Etat

Nombre de collectivités ont recours à ce genre de montage financier pour compenser la faiblesse des financements publics. C'est ainsi que des capitaux privés ont été utilisés pour construire des prisons voire des hôpitaux alors que ceci doit relever de la puissance publique.

Les derniers gros chantiers ferroviaires, à l'instar de SEA, ont été financés de la même manière et les grands groupes du BTP se sont partagés le gâteau. Vinci = SEA, Eiffage = LGV Bretagne Pays de Loire, Bouygues = contournement Nîmes / Montpellier. Par choix politique, l'Etat transfère aux grands groupes privés avides de rentabilité la responsabilité de financer le développement du réseau ferroviaire.

La réforme ferroviaire concrétisée dans la loi du 04 août 2014, ne règle aucunement la problématique du financement du réseau et encore moins celle de la dette du système ferroviaire.

Force est de constater que ces sujets ne sont abordés que sous l'angle de la productivité des cheminots et des inves-

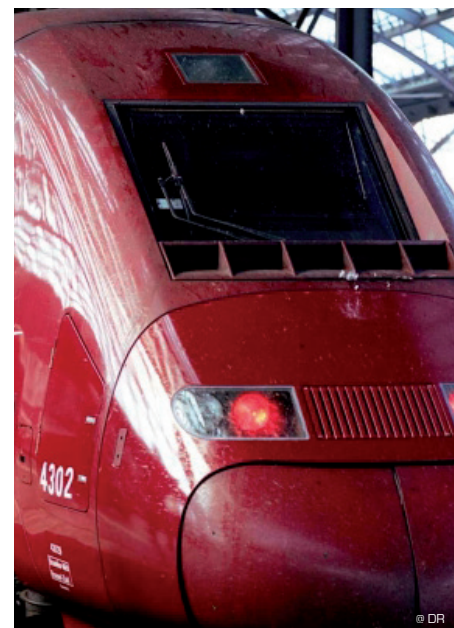
tissements (règle d'or). Les dépenses (maintenance et développement) devant être amorties sur 10 ans pour pouvoir être réalisées.

Quant à la dette, son sort est conditionné à la remise d'un rapport d'ici à deux ans. De tout temps, la CGT a porté d'autres alternatives en matière de financement et de dette. L'Etat doit prendre ses responsabilités en transformant la dette du ferroviaire (SNCF+RFF) en dette publique, en réactualisant ses subventions au gestionnaire d'infrastructure, en généralisant le versement transport aux régions (prévu dans la loi et non appliqué suite à une décision gouvernementale), en créant un pôle public financier, en dégageant de nouvelles sources de financement par la nationalisation des sociétés d'autoroute et la mobilisation de l'épargne populaire.

Il s'agit avant tout de choix politiques et stratégiques car l'argent existe. Rappelons que le sauvetage du système bancaire a coûté 20 fois l'équivalent de la dette du ferroviaire.

La modernisation du réseau exige 2 Mds€ d'investissement par an. La requalification de la dette en dette publique permettrait d'économiser les frais financiers qui y sont liés. Cette économie couvrirait le niveau d'investissement nécessaire pour assurer la pérennité du réseau.

Rien n'étant jamais perdu, la CGT continuera à mener la bataille pour une réforme ferroviaire alliant développement du service public et amélioration des conditions sociales des salariés.



LA CONCURRENCE N'EXISTANT PAS... IL FALLAIT L'INVENTER.

Après des années de partenariat sous forme de GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique) entre les opérateurs historiques Belges, Néerlandais, Allemands et la SNCF pour l'exploitation de Thalys entre les pays concernés, l'heure de la concurrence est venue. Portée par le prétexte que la DB souhaite exploiter ses propres trains sur une partie des destinations proposées, la transformation de cette coopération se traduit par la création d'une Entreprise Ferroviaire (EF) de plein exercice filiale de SNCF et SNCB et dénommée THY Factory. Cette nouvelle entité de droit belge, dispose donc des compétences acquises par les contrats de mise à disposition de personnel des maisons mères mais aussi de toute latitude pour évoluer dans ses organisations. Ceci afin de répondre à ses objectifs de rentabilité financière et de redistribution des résultats, ce qui ne manquera pas de se produire par exemple sur la maintenance entre les différents sites. En votant contre cette nouvelle source interne de concurrence où la filiale peut se développer au-delà de son périmètre actuel, nous avons réaffirmé de voir les coopérations demeurer la règle même pour simplifier la gouvernance.

Comptes 2014 ou l'impossible équation !

Après une année 2013 marquée par une dépréciation massive d'actifs que sont les TGV pour cause de rentabilité insuffisante, la Direction a trouvé pour 2014 un coupable tout désigné à travers le conflit social de juin avec un effet estimé sur le chiffre d'affaires à -217M€ et sur la Marge Opérationnelle de 172 M€ ; tout cela au conditionnel, car à part les sommes déboursées pour les remboursements, le reste n'est qu'estimations.

Mais comme il y a une forêt derrière tout arbre, il faut regarder du côté des activités pour constater que les modèles économiques de TER, TET, Voyages et de Fret ne sont pas exempts de difficultés, conflits ou pas, et que si l'on regarde les chiffres EPIC, on vérifie que c'est l'Infra qui porte l'amélioration du CA ce qui pose quelques problèmes à Mobilités dès 2015 avec la mise en œuvre de la réforme qui ne répond en rien aux besoins de financement du système ferroviaire.

Comme souvent, la masse salariale a été mise sous pression en la limitant à 0,9%. Le levier emploi a ainsi été activé pour recoller au plus près des objectifs budgétaires. 1138 emplois en Effectif moyen disponible ont été supprimés, dont 1921 hors Infra. Le coût moyen agent a lui aussi été mis à contribution avec une évolution limitée à 1,6% pour les cheminots et cheminotes, alors que le montant du dividende salarial aurait pu représenter une augmentation de 0,31 % pérenne et péréquable au lieu de la stratégie de l'aléa et de l'individualisation de la rémunération.

FRET : Arrêter la concurrence « librement faussée »

Depuis l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, les nouveaux entrants ont pris 37 % des parts de marché sans réaliser le moindre report modal de la route vers le rail. Et depuis des années, la direction de la SNCF montre du doigt les conditions d'utilisation des cheminots et le surcoût des cotisations sociales du régime spécial de retraite pour expliquer le déclin de FRET SNCF. Elle est très active au sein de l'UTP, négociateur patronal de la future convention collective du ferroviaire, pour faire disparaître de la réglementation du travail SNCF les clauses protectrices de la santé des cheminots. En attendant, elle met de plus en plus en avant ses filiales ferroviaires pour les contourner lors des appels d'offres.

Pourtant cette concurrence intra modale basée, sur la baisse du coût du travail, porte en elle les germes de l'échec, en affaiblissant le mode ferroviaire face à l'hégémonie du mode routier dans le transport des marchandises. Car le 1^{er} concurrent de Fret SNCF c'est bien le mode routier, dans lequel le dumping social est organisé directement par la commission européenne. Ainsi en quelques années, le pavillon routier français qui représentait 50 % des échanges internationaux est tombé à 10 % sous la pression des transporteurs qui emploient massivement des chauffeurs des pays de l'est de l'Europe et a entraîné une surcapacité routière alors que la capacité ferroviaire disponible au

fret s'amointrit. **Il y a donc urgence à arrêter le dumping social dans le transport des marchandises quel que soit le mode.**

Alors que la France va accueillir et présider la 21^e Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques en décembre 2015, il est temps de réguler le secteur des transports, 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre, autrement que par la baisse du coût du travail salarié. Pour un véritable report modal, il faut sortir de cette concurrence « librement faussée » en imposant une politique des transports complémentaires qui donne aux modes les moins polluants tous les moyens nécessaires pour traiter les trafics supplémentaires.



© Pascale Lalys